

Metodika pro převod vozidel po skončení smlouvy o veřejných službách

1. Důvody zpracování

Tento materiál je zpracován z důvodu realizace jednoho z opatření, které je předpokládáno v části 5 Koncepce veřejné dopravy 2020-2025 s výhledem do roku 2030, přičemž se jedná o potřebný a vhodný krok při zavádění a rozšiřování nabídkových řízení v železniční dopravě, provozované na základě smluv o veřejných službách. Tento materiál byl zpracován v průběhu 2. poloviny roku 2021, následně zaslán k připomínkám dotčeným subjektům, jimiž byly zejména kraje a železniční dopravci působících na trhu veřejných služeb v přepravě cestujících. Připomínky těchto subjektů byly do textu zapracovány. Předpokládá se totiž, že minimálně v části nabídkových řízení bude objednatel požadovat provoz nových vozidel, což vyplývá i z vyššího věkového průměru v současnosti provozovaných vozidel na těchto výkonech, než by bylo ekonomicky i z hlediska atraktivity dopravních služeb pro cestující žádoucí. Pořizování nových vozidel bude nutně spojeno s potřebou nově řešit převody vozidel po skončení smluv o veřejných službách na nového provozovatele, neboť zatímco doba trvání těchto smluv je 10-15 let, doba odepisování nových vozidel na železnici je zpravidla 30 let, takže například vozidlo pořízené v roce 2022 se bude účetně odepisovat do roku 2052. Otevření trhu veřejných služeb na železnici bude probíhat zejména v letech 2023-2033, neboť podle právního rámce nebude s určitými přesně definovanými výjimkami možné od prosince 2023 uzavírat nové smlouvy o veřejných službách formou přímého zadání a konání nabídkového řízení tak u nově uzavíraných smluv bude zpravidla potřebné.

S ohledem na skutečnost, že vozidla v železniční dopravě mají velmi dlouhou účetní odpisovou dobu, je velmi důležité, aby před konáním nabídkového řízení či sjednáním smlouvy přímo s požadavkem na nová vozidla bylo posouzeno, zda tato vozidla jsou schopná na předmětné infrastruktuře dosloužit, či zda je bude možné přesunout na nové dopravní výkony tak, aby vozidla byla schopná využívat maximálních parametrů infrastruktury v daném čase a byla zajištěna také potřeba kvality vozidlového parku do budoucna (zejména s ohledem na zvyšování rychlostí, tzv. tlakotěsnost apod.). Parametry nově pořízených vlaků mají kromě jiného dopad i na hodnocení ekonomické efektivity realizovaných a připravovaných projektů infrastruktury.

Problematiku převodu vozidel mezi různými dopravci při konci staré a nabytím účinnosti nové smlouvy o veřejných službách řešil i Nejvyšší kontrolní úřad (NKÚ) ve svém kontrolním závěru z kontrolní akce 17/35 „Pořízení a obnova železničních kolejových vozidel“, který byl schválen kolegiem NKÚ usnesením č. 6/XI/2018 ze dne 27. srpna 2018. I v tomto dokumentu byl konstatován časový rozdíl mezi délkou smluv o závazku veřejné služby (maximálně 15 let) a délkou odpisů železničních kolejových vozidel (30 let), tj. vozidlo drážní dopravy je zpravidla odepisováno v rámci přinejmenším dvou následujících smluv o veřejných službách.

K řešení výše zmíněných problémů byl vypracován předkládaný materiál Metodika pro převod vozidel po skončení smlouvy o veřejných službách (dále jen „Metodika“).

2. Právní základ

Při právním posouzení aspektů, souvisejících s potřebou vůbec řešit převod vozidel osobní železniční dopravy při přechodu končící a nové smlouvy o veřejných službách na příslušných výkonech, je nutno se v první řadě zaměřit na Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70 ve znění pozdějších předpisů (dále jen „Nařízení“). Toto nařízení představuje základní právní předpis, upravující vztah jednotlivých subjektů, činných v oblasti veřejných služeb v přepravě cestujících, tedy také v rámci veřejné osobní železniční dopravy, přičemž tato norma je v celé EU přímo použitelná bez nutnosti další úpravy této problematiky dalšími vnitrostátními právními normami. Většina členských států však cítila potřebu tuto problematiku dále upravit a nejinak tomu bylo v ČR, kde byl pro tento účel schválen zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o

změně dalších zákonů v platném znění (dále jen „Zákon o veřejných službách“). Jakákoliv aktivita, související s dispozicí s železničními vozidly po skončení platnosti smlouvy o veřejných službách se proto řídí především těmito dvěma právními předpisy, čímž není dotčeno doplňkové použití i jiných právních předpisů, např. zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů.

Důvod, proč se problematikou převodu železničních vozidel po ukončení platnosti smlouvy o veřejných službách vůbec zabývat, tkví v ustanovení článku 4 odst. 3 Nařízení. Je zde taxativně stanovena maximální doba trvání smluv o veřejných službách v železniční dopravě, která nesmí překročit 15 let. Oproti tomu vozidla železniční dopravy mají délku ekonomické životnosti stanovenou vnitrostátními právními předpisy v souvislosti s dobou odpisování na 30 let, v praxi jsou však železniční vozidla (dále též „ŽKV“) provozována i výrazně déle. Je tedy zřejmé, že nově pořízené vozidlo bude provozováno do svého vyřazení nejméně v rámci dvou, v praxi však i více smluv o veřejných službách. Nařízení sice umožňuje v odstavci 4 stejného článku i dobu trvání smlouvy o veřejných službách delší až o polovinu, ovšem pouze v případě, že dopravce provede v průběhu trvání smlouvy o veřejných službách rozsáhlou investici, která by v původně sjednaném časovém období nemohla být amortizována.

Kromě toho tento odstavec umožňuje uzavřít smlouvu o veřejných službách na výrazně delší dobu než 15 let v případě, *„je-li to odůvodněno amortizací kapitálu ve vztahu k výjimečným investicím do infrastruktury, kolejových vozidel nebo vozidel a je-li smlouva o veřejných službách uzavřena na základě spravedlivého nabídkového řízení“*, přičemž i v takovém případě oprávněnost takové smlouvy v důsledku posuzuje Evropská komise. I když se v citovaném odstavci dále píše, že *„Je-li to odůvodněno amortizací kapitálu ve vztahu k výjimečným investicím do infrastruktury, kolejových vozidel nebo vozidel a je-li smlouva o veřejných službách uzavřena na základě spravedlivého nabídkového řízení, může mít smlouva o veřejných službách delší dobu trvání“*, není nikde stanoveno, za jakých podmínek lze takovou smlouvu o veřejných službách uzavřít, resp. lze předpokládat, že posouzení výjimečných investic bude ze strany Evropské komise posuzováno spíše přísnějším způsobem. Chce-li tak mít objednatel právní jistotu, musí vycházet ze skutečnosti, uvedené v první části tohoto odstavce. Smlouvy o veřejných službách, trvající více než 15 let, tak zřejmě budou v ČR představovat výjimku z obvyklého stavu.

Snaha o omezení doby trvání smluv o veřejných službách je podtržena již v bodu 15 preambule Nařízení, kde je psáno, že *„dlouhodobé smlouvy mohou vést k uzavření trhu na období delší, než je nezbytné, čímž může dojít ke snížení příznivých účinků konkurenčního tlaku.“* I zde je sice zdůrazněna potřeba výjimek z tohoto pravidla, nicméně pouze v případě výraznějších investic do infrastruktury a vozového parku. Na druhou stranu lze konstatovat, že pravidla pro nabídková řízení, na jejichž základě mají být ve většině případů smlouvy o veřejných službách uzavírány, jsou pro objednatele natolik časově i administrativně náročná, že vyjma specifických příkladů nelze po úplném otevření trhu veřejných služeb na železnici očekávat ani stav, kdy většina smluv o veřejných službách v ČR bude uzavřena na období výrazně kratší než 15 let.

Explicitně se problematikou vozidlového parku zabývá článek 5a Nařízení, který ale nebyl součástí původního textu z roku 2007, ale byl do Nařízení přidán až v prosinci 2016 jako součást Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) kterým se mění nařízení (ES) č. 1370/2007, pokud jde o otevření trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících po železnici. V tomto článku jsou v odstavci 2 výslovně stanoveny všechny v současnosti používané postupy, sloužící k efektivnímu a nediskriminačnímu přístupu k ŽKV před začátkem plnění smluv o veřejných službách, z nichž většina bude podrobně rozebrána v dalších částech tohoto materiálu. V odstavci 3 je výslovně řečeno, že *„jsou-li kolejová vozidla dána k dispozici novému provozovateli veřejné dopravy, příslušný orgán uvede v nabídkové dokumentaci veškeré dostupné informace o nákladech na údržbu kolejových vozidel a o jejich fyzickém stavu“*, což podporuje možnost využití ŽKV na výkonech, pro něž byla původně pořízena, po celou dobu jejich ekonomické životnosti, byť pod různými smlouvami o veřejných službách a potenciálně i s jinými dopravci. Platí přitom, že způsob kontroly fyzického stavu vozidel a způsob zjištění jejich opotřebení před koncem plnění původní smlouvy o veřejných službách by měl být podrobně stanoven již v první smlouvě o veřejných službách. Pokud totiž příslušná ustanovení ve smlouvě o veřejných službách nejsou uvedena, hrozí objednateli riziko informační asymetrie ve prospěch původního dopravce. Nový dopravce by tak byl konfrontován s vyšší úrovní obtížně kvantifikovatelných rizik,

kteří by pravděpodobně promítl do nabídkové ceny. Tato skutečnost by pak mohla ovlivnit nabídkové řízení v tom smyslu, že by mohl být zvýhodněn původní dopravce.

Nejvýznamnější ustanovení článku 5a ale hned v úvodu stanovuje, že příslušný orgán, který hodlá zahájit nabídkové řízení je povinen vyhodnotit „*zda je třeba přijmout opatření k zajištění účinného a nediskriminačního přístupu k vhodným kolejovým vozidlům*“. Takové hodnocení má zohlednit, zda jsou na příslušném trhu přítomny leasingové společnosti, které poskytují pronájem kolejových vozidel, nebo jiné subjekty na trhu poskytující pronájem kolejových vozidel a hodnotící zprávu musí objednatel zpřístupnit veřejnosti.

Nařízení dává objednatelům možnost rozhodnout v souladu s vnitrostátním právem a s pravidly pro státní podporu, že přijmou vhodná opatření pro zajištění efektivního a nediskriminačního přístupu k vhodným kolejovým vozidlům. Tato opatření mohou zahrnovat:

- pořízení kolejových vozidel, která jsou používána pro plnění smlouvy o veřejných službách, objednatel s cílem dát je vybranému dopravci k dispozici za tržní cenu nebo jako součást smlouvy o veřejných službách;
- poskytnutí záruky ze strany objednatele na financování kolejových vozidel používaných pro plnění smlouvy o veřejných službách za tržní cenu nebo jako součást smlouvy o veřejných službách, včetně záruky pokrývající riziko zbytkové hodnoty;
- sjednání závazku objednatele uvedeného ve smlouvě o veřejných službách týkající se převzetí kolejových vozidel za předem stanovených finančních podmínek na konci smlouvy za tržní cenu nebo
- spolupráci s dalšími příslušnými orgány za účelem vytvoření rozsáhlejšího vozového parku.

Jsou-li kolejová vozidla dána k dispozici novému provozovateli veřejné dopravy, příslušný orgán uvede v nabídkové dokumentaci veškeré dostupné informace o nákladech na údržbu kolejových vozidel a o jejich fyzickém stavu. Tyto informace získává jak z podkladů výrobce vozidel, tak i prvního provozovatele příslušných ŽKV a nový dopravce je oprávněn započít i riziko navýšení těchto nákladů.

Problematikou provozu ŽKV v rámci smluv o veřejných službách se rovněž zabývá Zákon o veřejných službách. Převod vozidel je podrobně popsán v § 20 tohoto zákona a to s takovou mírou podrobnosti, že může být vzat za základ metodiky, jak postupovat při přechodu vozidel mezi různými smlouvami o veřejných službách. Zde je nutno zdůraznit, že takto podrobná úprava této problematiky je v celoevropském rámci spíše výjimečná, obvyklejší je naopak stav, že oblast veřejných služeb ve veřejné dopravě je sice regulována národním právem obdobně, jako je tomu v případě Zákona o veřejných službách, problematika vozidel v těchto právních předpisech však nebývá regulována vůbec. Tak je tomu například v řadě spolkových zemí Německa, například v Bavorsku. Na jednu stranu tento stav dává tammím objednatelům veřejných služeb velkou svobodu při pořizování potřebných vozidel a při regulaci jejich provozu, na stranu druhou se ale nemohou opřít při svém počínání o právní předpisy s výraznější právní silou, než je smluvní vztah s dopravci na základě smluv o veřejných službách.

Ustanovení § 20 Zákona o veřejných službách vymezuje, kdy vzniká objednateli povinnost, aby zajistil převod vozidel. Zákon konkrétně v ust. § 20 odst. 1 stanoví, že „*před uzavřením smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících přímým zadáním podle § 18 nebo před uveřejněním oznámení o zahájení nabídkového řízení si objednatel vyžádá písemné vyjádření dopravce zajišťujícího veřejné služby v přepravě cestujících, které mají být zcela nebo zčásti předmětem nové smlouvy, k převodu vozidel na nového dopravce.*“ Povinnost zajistit převod vozidel objednateli vzniká v případě kumulativního naplnění pěti principiálních podmínek:

- (1) vozidla byla nově pořízena se souhlasem objednatele ve druhé polovině doby účinnosti smlouvy o veřejných službách,
- (2) vozidla sloužila k zabezpečování veřejných služeb, které mají být zcela nebo zčásti předmětem nové smlouvy,
- (3) vozidla nemohou být dopravcem využita pro zabezpečování jiných veřejných služeb,

- (4) smlouva o veřejných službách, v jejímž rámci provoz vozidel před převodem probíhal, nebyla vypovězena objednatelem pro závažné porušení smluvních povinností ze strany dopravce, dopravce nezankl nebo nepřestal být provozovatelem dopravy podle jiných právních předpisů a
- (5) o převod vozidel dopravce požádal.

Je tedy zřejmé, že otázku možného převodu vozidel, požaduje-li jej objednatel nebo má-li na ně dopravce nárok, je vhodné řešit již před okamžikem udělení souhlasu objednatele nově pořídit vozidla pro zajišťování veřejných služeb ve druhé polovině účinnosti smlouvy o veřejných službách (podmínka označená jako (1) výše). Vlastní podmínky převodu vozidel, pokud k němu dojde, je pak potřebné detailně upravit podle výše citovaného ustanovení v době přípravy následujícího nabídkového řízení, popřípadě přípravy přímého zadání, bude-li s ohledem na znění právních předpisů možné.

Pokud uvedené podmínky splněny nejsou, je na objednateli, zda bude převod vozidel zajišťovat či nikoliv (požadovat jej může ovšem zase jen v případě, že si tak ve smlouvě o veřejných službách předem vyhradil). Pro objednatele může být v některých případech výhodné zajišťovat převod vozidel, i když tak učinit nemusí, jak je uvedeno v jiných částech tohoto materiálu, například s ohledem na dlouhodobé odepisování vozidel a rizikové přírázky, které si v případě absence garance převodu vozidel mohou dopravci v nabídkových řízeních účtovat. Na druhou stranu je však všechny podmínky stanovovat uvážlivě, protože vždy hrozí, že pokud objednatel nestanoví vůči dopravcům podmínky vyváženě, ale pouze výhodně pro sebe, reálně hrozí, že dopravci můžou vzniknout problémy s plněním smlouvy, která by byla v určitých aspektech nereálná. Následné riziko neplnění smlouvy o veřejných službách by objednatel těžko řešil a mohl by tak vzniknout problém se zajištěním příslušných dopravních služeb.

Pokud dopravce požaduje odkoupení vozidel, je povinen objednateli poskytnout seznam vozidel, na něž se má povinnost vztahovat, včetně data jejich pořízení, podmínek jejich financování a doby jejich amortizace. Pokud dopravce nezašle objednateli vyjádření do 2 měsíců od doručení žádosti objednatele, má se za to, že převod vozidel nepožaduje.

Okrajově je třeba ještě zmínit skutečnost, že v Zákoně o veřejných službách je v přechodných ustanoveních přímo upravena i situace, kdy smlouvy o veřejných službách, uzavřené podle starší právní úpravy, převod ŽKV vůbec neřeší. V takovém případě, pokud smlouva umožňuje v době své účinnosti objednateli omezit rozsah veřejných služeb, které jsou předmětem smlouvy, a vypsát na část těchto služeb nabídkové řízení nebo na ně uzavřít smlouvu přímým zadáním, je objednatel povinen na žádost dopravce buď „umožnit provoz nově pořízených vozidel za účelem zajištění veřejných služeb, které jsou předmětem smlouvy podle odstavce 1, po celou dobu její účinnosti“, nebo „zahrnout do dokumentace nabídkového řízení nebo do smlouvy uzavřené přímým zadáním povinnost dopravce odkoupit nově pořízená vozidla, a to v ceně očekávané účetní hodnoty ke dni jejich převzetí, a uhradit finanční náklady spojené s předčasným ukončením úvěrového, leasingového nebo jiného finančního vztahu, souvisejícího s financováním pořízení těchto vozidel.“ Vzhledem k tomu, že tento zákon nabyl účinnosti v roce 2010, je již toto pravidlo v současné době do značné míry obsoletní, nicméně je toto ustanovení cenné z toho důvodu, že popisuje základní možnosti, které mají dopravce a objednatel na výběr po konci platnosti smluv o veřejných službách.

3. Varianty vlastnictví vozidel

Podle současného právního stavu existuje několik variant vlastnictví ŽKV, z nichž všechny vykazují výrazné výhody, ale i výrazné nevýhody. V zásadě může ŽKV vlastnit dopravce, objednatel nebo třetí osoba, ve všech případech však můžeme rozlišit řadu modifikací. Jak dopravce, tak i objednatel si například mohou vozidla pronajmout od některé komerční půjčovny ŽKV, kterých podniká na území EU celá řada, specifický případ představuje pořízení vozidel na úvěr od banky, kdy sice takové vozidlo následně patří buď dopravci, nebo objednateli, vážně však na něm zástavní právo financující banky. Specifický příklad může tvořit případ, kdy ŽKV poskytuje třetí veřejný subjekt, např. státní orgán, nebo jím zřízená společnost, který by poskytoval vozidla i pro smlouvy ostatních objednatelů v zemi. V současné době není v ČR tato služba poskytována, průběžně se ale vynořují úvahy o možnosti takovou službu zavést, proto je nutno zohlednit alespoň teoreticky i tento případ. Kromě toho je možno uvažovat i o modelu, kdy ŽKV zůstanou ve vlastnictví výrobce těchto vozidel, který je bude poskytovat buď přímo nebo prostřednictvím jím zřízené půjčovny vozidel konkrétním objednatelům nebo dopravcům.

Tento model sice není nikde na území EU v provozu, je však detailně popsán v odborné literatuře a výrobci o tomto modelu dlouhodobě uvažují.

3.1. Vlastnictví ŽKV dopravcem

V současné době je jediným způsobem provozování ŽKV na výkonech v rámci v současné době provozovaných smluv o veřejných službách v České republice jejich vlastnictví ze strany dopravce. Již se v současné době předpokládá i model vlastnictví vozidel ze strany objednatele, jak je uvedeno níže. Do budoucna lze očekávat rozvoj alternativních forem vlastnictví vozidel, lze však předpokládat, že vlastnictví ŽKV dopravci zůstane dominantní formou vlastnictví vozidel, provozovaných v závazku veřejné služby. Tato forma vlastnictví je na železnici velice tradiční a skýtá četné výhody jak pro dopravce samotného, tak i pro objednatele. Tou hlavní výhodou je robustní know-how dopravců, kteří mají s pořízováním vozidel dlouholeté zkušenosti, čímž se snižuje náročnost nabídkového řízení. V řadě případů může být výhodou, že dopravce má již vybudovanou provozní a údržbovou základnu, což ovšem odpadá, pokud se dopravce uchází o smlouvu o veřejných službách jinde, než v oblasti, kde tradičně operuje.

Na druhé straně se ale v tomto modelu projevuje s postupující liberalizací železničního trhu několik podstatných nevýhod. Tou první je potenciálně ztížený přístup dopravců na trh s železničními vozidly. Při cenách těchto vozidel má totiž jen málokterý dopravce dostatečné kapitálové rezervy, aby tato vozidla mohl pořídit z vlastních zdrojů. Objednatel by proto měl sjednávat vyšší čistého příjmu tak, aby zohledňovala možnost dopravce amortizovat finanční prostředky, potřebné pro řádné zajištění investic, spojených s provozováním veřejných služeb. Z toho důvodu se v praxi většina dopravců v zemích EU uchyluje k bankovním půjčkám nebo k finančnímu leasingu, přičemž náklady na tyto finanční služby činí součást finančního modelu při výpočtu kompenzace, placené objednatelem. Kromě toho omezuje tato skutečnost vstup malých a středních dopravců na trh z důvodů vysokých finančních nákladů na ŽKV. V různých členských státech EU běžně používaným modelem, který snižuje náklady finančních služeb pro dopravce je postup, kdy dopravce pořídí ŽKV, ta následně prodá objednateli a ten je vzápětí pronajme dopravci. Odpovědnost za provoz vozidel v takovém případě zůstává i nadále na dopravci. Tento model sice není v ČR uplatňován, český právní řád jej ale nevyklučuje. V daném případě je podstatné, aby objednatel měl potřebné zázemí, potřebné pro výkon vlastnických funkcí vozidlům (což v ČR řada objednatelů nemá) a samozřejmě s tímto modelem jsou spojena i rizika, že vozidlo vlastněné objednatelem musí být řádně udržováno ze strany jejich provozovatele, i když není v jejich vlastnictví, což může v praxi způsobovat určité obtíže.

Velmi důležitým nedostatkem vlastnictví vozidel dopravcem je časový rozdíl mezi ekonomickou životností vozidla a dobou účinnosti smluv o veřejných službách. Pro dopravce tudíž vzniká riziko, že po skončení první smlouvy o veřejných službách nenalezne pro pořízená vozidla další využití, což bude blíže řešeno v následující kapitole tohoto materiálu, neboť následkem tohoto stavu vzniká potřeba předat tato vozidla jinému dopravci v případě, že tento dopravce získá provozní soubor, na němž předemtná ŽKV jezdí. V takovém případě vzniká určité riziko i pro objednatele, protože při vědomí nadcházejícího převodu vozidel může mít původní dopravce tendenci šetřit nadměrným způsobem na údržbě těchto vozidel, která pak mohou být předána v ne zcela uspokojivém technickém stavu.

3.2. Vlastnictví ŽKV objednatelem

Jiným modelem, který se již uplatňuje i v ČR, je vlastnictví ŽKV přímo objednatelem, průkopníkem je v tomto ohledu Jihomoravský kraj, jehož ŽKV jsou ale v době přípravy tohoto materiálu teprve ve výrobě. V EU volí tento postup stále více objednatelů, protože má z jejich hlediska mnoho výhod. Těmi nejzásadnějšími jsou přímá účast objednatele na výběru ŽKV, možnost optimalizace parametrů resp. individualizace ŽKV dle potřeb objednatele, jistota, že po skončení smlouvy o veřejných službách zůstává ŽKV na území objednatele a v neposlední řadě kompletní přehled o možnostech provozu v rámci daného území.

Na druhou stranu nejsou pominutelná ani rizika tohoto modelu. Ta vznikají již v případě samotného zadávacího řízení, na jehož základě budou ŽKV následně provozována. Těmito riziky jsou zejména časová a administrativní náročnost zadávacího řízení včetně nutnosti provázání s nabídkovým řízením na výběr dopravce. V případě výběru dopravce v nabídkovém řízení totiž objednatel v podstatě realizuje

dvě soutěže – zadávací řízení na výběr dodavatele ŽKV a nabídkové řízení na výběr dopravce. Vždy hrozí možnost napadení nabídkového řízení u ÚOHS, které může být výrazně vyšší, než v případě pořízení vozidel dopravcem. Objednatel je jako veřejný orgán je totiž vždy povinen postupovat podle zákona o veřejných zakázkách, což v řadě případů odpadá, pokud je vlastníkem vozidel dopravce. Pominout nelze ani personální a odbornou náročnost celého procesu a pravděpodobně i zvýšené personální nároky nebo externí podporu – právní služby a nutné odborné konzultace.

Podrobněji je třeba se zastavit u provozních rizik, která objednateli v roli vlastníka ŽKV. Pokud objednatelé zadají zakázku na ŽKV včetně všech poskytovaných servisních služeb (po dobu životnosti ŽKV; minimálně po dobu trvání smlouvy o ZVS) nutných k zajištění jejich provozu vybraným dopravcem, kterému tato ŽKV poskytne na základě smlouvy o veřejných službách, mohou nastat v zajišťování služeb rovněž jisté obtíže. Tento postup je přitom z řady důvodů mezi objednateli v roli vlastníka vozidel preferovaný.

Servisní služby by měly pokrývat zejména předepsanou posloupnost oprav (preventivní a korektivní opravy - tj. s cílem navrátit po poruše ŽKV do provozuschopného stavu) údržbu, provozní ošetření, čištění, zajištění prostor a ostrahy pro ŽKV v době jejich provozního odstavení, ale dále také např. o zajištění služby (požadovaného) internetového připojení apod. Po dobu zajišťování veřejných služeb je však v takovém případě problematické řešení případů, kdy dopravce z důvodu technických závad nevyjede. Je to totiž v uvedeném modelu primárně věcí objednatele, že nezajistil včas dostupnost vozidel – tedy servisní služby nebo náhradní vozidla. Tomu jde částečně předejít pouze tím, že dostupnost vozidel zajistí přímo jejich výrobce, pokud byla tato vozidla pořízena s jeho garančním servisem. I tak jsou ale objednatelé zpravidla nuceni sjednat smlouvu na zajištění ŽKV s požadavkem na reálnou dostupnost provozních vozidel. V některých případech mají pro tyto případy mediátora, který tyto sporné body řeší. Dopravce v takovém případě dodává jen vlastní službu, přičemž tíha provozních problémů leží na objednateli, či jím zprostředkovaně na vlastníku vozidel.

Variantně objednatel získá jen vozidla a kompletní servis bude zajišťovat dopravce sám, čímž odpadá mediace konfliktních situací při neplnění z důvodu závad ve vozidlovém parku. Na druhou stranu hrozí v takovém případě nedostatečná údržba ze strany dopravce, který se u cizích vozidel může snažit šetřit náklady, objednatel proto musí mít zajištěné mechanismy, jak technický stav ŽKV kontrolovat a vymáhat odstranění případných nedostatků. Jedná se tedy o do značné míry podobnou situaci jako v případě, kdy jsou ŽKV vlastněna dopravcem.

3.3. Vlastnictvím vozidel třetím subjektem

Hybridním případem mezi výše popsanými základními způsoby vlastnictví ŽKV je možnost zajištění vozidel třetím subjektem. Tím může být jak komerční půjčovna ŽKV, tak i veřejný subjekt, který poskytuje dopravcům nebo objednatelům na základě nediskriminačních podmínek, například provozovatel drážní infrastruktury, státem vlastněná půjčovna vozidel, přístupných pro všechny provozní soubory na celém území státu bez ohledu na příslušného objednatele, pokud má takový subjekt k tomu příslušná oprávnění a potřebné odborné znalosti. Na tomto místě je ale třeba předeslat, že podle českého právního řádu tvoří údržbová základna tzv. zařízení služeb, z čehož plyne povinnost provozovatele zajistit všem dopravcům na základě rovných a nediskriminačních podmínek možnost použití těchto zařízení k opravám a údržbě vlastních vozidel. Bez ohledu na formu vlastnictví resp. na provozovatele těchto zařízení ale z platného práva v žádném případě neplyne, že by tato skutečnost mohla ohrozit kvalitu nebo potřebný rozsah údržby ve vlastním zájmu provozovatele příslušného zařízení služeb.

Ve všech uvedených případech vzniká složitý vztah, kdy majitelem vozidel není ani jedna smluvní strana příslušné smlouvy o veřejných službách. Velkou výhodou takového uspořádání je ale nižší kapitálová náročnost pořízení ŽKV, protože u subjektů, poskytujících ŽKV ve velkém množství, dochází k úsporám z rozsahu a tedy snížení pořizovacích cen ŽKV. Ne vždy je sice vlastnictví použitých vozidel třetí stranou ekonomicky výhodné, v praxi nastává řada situací, kdy je pro objednatele výhodnější zajistit obnovu ŽKV jiným způsobem, na druhou stranu se ale právě tato forma uspořádání vztahů mezi aktéry při zajištění železniční dopravy v závazku veřejné služby postupně stává dominantní formou v řadě zemí EU a zejména ve Švédsku a Německu už řada objednatelů ani jinou možnost

pořízení nových ŽKV než formou operativního leasingu ani neumožňuje, lze proto očekávat, že se toto uspořádání postupně prosadí i na našem trhu.

Další výhodou je vyšší jistota, že pořízená ŽKV naleznou uplatnění po celou dobu své ekonomické životnosti, neboť jejich použití není vázáno na konkrétního objednatele nebo dopravce. Rizikem jsou naopak složité právní vztahy, neboť minimálně jedna strana kontraktu (ať už je to objednatel nebo dopravce) musí mít další smluvní vztah s majitelem vozidel, který může vést ke sporům ve vyhraněných situacích, např. v případě, kdy dopravce nebude schopen zajistit plnění smlouvy o veřejných službách z důvodu neprovozuschopnosti ŽKV. Speciálně se musí řešit též otázka údržby ŽKV, přičemž možné jsou, a v členských státech EU používané, jsou všechny tři varianty. Buď může údržbu vozidel zajišťovat přímo majitel vozidla, nebo příslušný dopravce, řidičeji, zejména v případě, kdy disponentem vozidel je objednatel, zajišťuje nutnou údržbu příslušná odborná složka objednatele, má-li k tomu dostatečnou působnost a odborné znalosti.

Specifickým případem výše popsaného modelu je možnost vlastnictví ŽKV přímo jejich výrobcem. V takovém případě si dopravce nebo objednatel fakticky najmou potřebná ŽKV, čímž vzniká již popsaný trojstranný vztah, kdy vozidla nevlastní žádný z účastníků příslušné smlouvy o veřejných službách. Na druhou stranu lze očekávat, že za údržbu a zajištění provozuschopnosti vozidel bude odpovědný jejich výrobce jakožto majitel, což výrazně řeší otázku rozdělení odpovědností za provoz ŽKV a snižuje riziko případných sporů. Jak již bylo řečeno, tento model není v současné době na území EU používán, největší evropské výrobce ŽKV však již delší dobu jeví zájem o jeho zavedení a lze očekávat, že tento model v blízké budoucnosti najde též své místo na trhu.

4. Ekonomické souvislosti

Jak již bylo uvedeno v úvodu tohoto materiálu, ekonomická životnost železničních vozidel činí 30 let, což vychází v první řadě z platného znění Českých účetních standardů (dále jen „ČÚS“), konkrétně z ČÚS číslo 708, který reguluje odepisování dlouhodobého majetku. ŽKV jsou zařazena jako položka 30.20.20 „Železniční a tramvajové vozy s vlastním pohonem pro přepravu osob; nákladní vozy a podvozky s vlastním pohonem, kromě údržbových, vyprošťovacích a odtahových vozidel“ v odpisové třídě 5, kterou je nutné podle § 50 odst. 1 zákona č. 586/1992 Sb., o daních z příjmů v aktuálním znění odepisovat právě pro dobu 30 let. Oproti ČÚS však tento zákon řadí v příloze 1 ŽKV do odpisové třídy 3, která se pro účely daně z příjmu odepisuje pouze 10 let. Dopravcům se tak nabízí určitá možnost odepisovat železniční vozidla v rozporu s ekonomickou realitou podstatně kratší dobu, což představuje zásadní problém v případě vozidel, určených pro provoz na výkonech, sjednaných s veřejným objednatelem na základě smlouvy o veřejných službách. Zpravidla objednatelé takové modely při jednání o smlouvách o veřejných službách nepreferují, nebo přímo při jednáních je vylučují; v případě nabídkových řízení tak nepřiměřenou odpisovou dobu zpravidla obtížně umožňuje tržní tlak, protože z daňového pohledu by sice účetní jednotka tak nepřiměřeně krátkou dobu vozidla odepisovat mohla, ale s destruktivním dopadem na zcela nekonkurenceschopnou výši kompenzace. Proto také vyhláška č. 296/2010 Sb., o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace předpokládá, že budou používány nikoliv daňové, ale právě účetní odpisy.

Tato vyhláška č. 296/2010 Sb. totiž v § 4 stanovuje, že účetní odpisy představují oprávněný náklad, který vstupuje do výpočtu kompenzace, kterou dopravce od objednatele za sjednané výkony obdrží. Tato vyhláška sice výslovně hovoří o účetních opisech, to ale neznamená, že se dopravcům neotevírá prostor počítat odpisy nadměrným způsobem v období smlouvy o veřejných službách, pro jejíž plnění byly pořízeny. Nabízí se např. použití výkonového odpisu, u něhož budou dosud neznámé výkony na základě druhé a další smlouvy o veřejných službách zanedbány. V případě, že nebude uspokojivým způsobem předem řešen osud předmětného vozidla po ukončení platnosti první smlouvy o veřejných službách, v některých případech může hrozit, že dopravce bude usilovat o to, aby odpisy účtovat takovým způsobem, že velkou část pořizovacích nákladů za vozidla uhradí objednatel formou zvýšené kompenzace oproti způsobu, kdy by se účtovalo rovnoměrným způsobem 30 let. Samotné pořízení nových vozidel představuje pro objednatele značný finanční výdaj oproti situaci, kdy by byla smlouva o veřejných službách plněna z větší části či zcela odepsanými vozidly (což je bohužel standardní stav nejen v ČR ale i řadě dalších zemí Evropy) a nadměrná kompenzace odpisů tuto finanční zátěž veřejných

rozpočtů dále zvyšuje. Proto je v ekonomickém zájmu každého objednatele poskytnout formou garance provozování nově pořízených vozidel i po skončení platnosti aktuální smlouvy o veřejných službách svým smluvním dopravcům jistotu, že jeho vozidla budou provozována po celou dobu ekonomické životnosti a mohou proto být odepisovaná způsobem více přihlížejícím k aktuální ekonomické hodnotě vozidla.

Kromě pozitivního dopadu na veřejné rozpočty je totiž i z hlediska obecně ekonomického žádoucí, aby se účetní hodnota vozidel co nejvíce blížila jejich tržní hodnotě, což v případě zrychleného odepisování není dosaženo. Např. 10 let staré vozidlo může být účetně z velké části odepsáno a jeho účetní hodnota je proto velmi nízká, zatímco z věcného pohledu je takové vozidlo považováno za téměř nové a v nabídkových řízeních může za určitých okolností plnohodnotně konkurovat zcela novým ŽKV.

4.1 Garance převodu vozidel

Jak z uvedeného vyplývá, je jedním z vhodných způsobů regulace předmětné oblasti garance převodu vozidel, ke které se objednatel zaváže ve smlouvě o veřejných službách. Podstatou takové garance je skutečnost, že nově pořízená ŽKV po skončení plnění předmětné smlouvy budou dále provozována v závazku veřejné služby předmětného objednatele. Tato garance může nabývat dvou podob, z nichž jednodušší, ale v praxi potenciálně problematičtější představuje závazek, že ŽKV bude moci dopravce provozovat na jiných výkonech v rámci smluvního vztahu se stejným objednatelem. Tímto způsobem je velice jednoduše zajištěno dlouhodobé provozování vozidel, přičemž není potřeba převod vozidel z jednoho smluvního vztahu do jiného nijak speciálně upravovat, protože nedochází k převodu vlastnických práv: vozidla budou i nadále patřit dopravci, který si je pořídil. Zásadní úskalí však představuje možnost, že v době konce platnosti stávající smlouvy o veřejných službách už objednatel s dopravcem žádný jiný smluvní vztah mít nebude, případně budou nasazení předmětných vozidel bránit smluvní ustanovení jiných v úvahu přicházejících smluv, technická či přepravní charakteristika jiných drah (požadavky na technické vybavení vozidel, jiné přepravní parametry, počty cestujících atd.).

V praxi tak bude nutné v každém případě smluvně upravit druhou možnost, spočívající v závazku, že vozidla následně převezme jiný dopravce, který je bude provozovat na základě nové smlouvy o veřejných službách, podle stejného nebo obdobného provozního konceptu. V takovém případě dojde k převodu vlastnického práva k dotyčným vozidlům, přičemž způsob tohoto převodu musí být nutně řešen už v původní smlouvě o veřejných službách. Jako optimální se jeví, že nový nabyvatel uhradí původnímu majiteli zůstatkovou hodnotu ŽKV.

Existují dva způsoby, jak stanovit tuto zůstatkovou hodnotu. Tím prvním je možnost stanovení předem podle určitého parametru (např. se může jednat o účetní hodnotu daného vozidla, aby byl původní dopravce motivován odepisovat ŽKV tempem odpovídajícím reálné ekonomické životnosti vozidla). Optimální případ takového řešení je vyjít z pořizovací ceny vozidla, tu očistit o komponentní odepisování hlavních prohlídek a výměnných celků (podvozky, dvojkolí, motor), kde se bude převodní cena určovat ze zbývajících (dosud nezkonsumované) doby do další opravy vozidla nebo komponentu. Ne vždy je sice takový postup možný kvůli složitosti způsobu výpočtu příslušných hodnot, v takovém případě by se měl dopravce zaměřit při stanovení příslušných parametrů na jiné, obecnější, veličiny, např. zohlednit zejména kilometrický proběh daného vozidla.

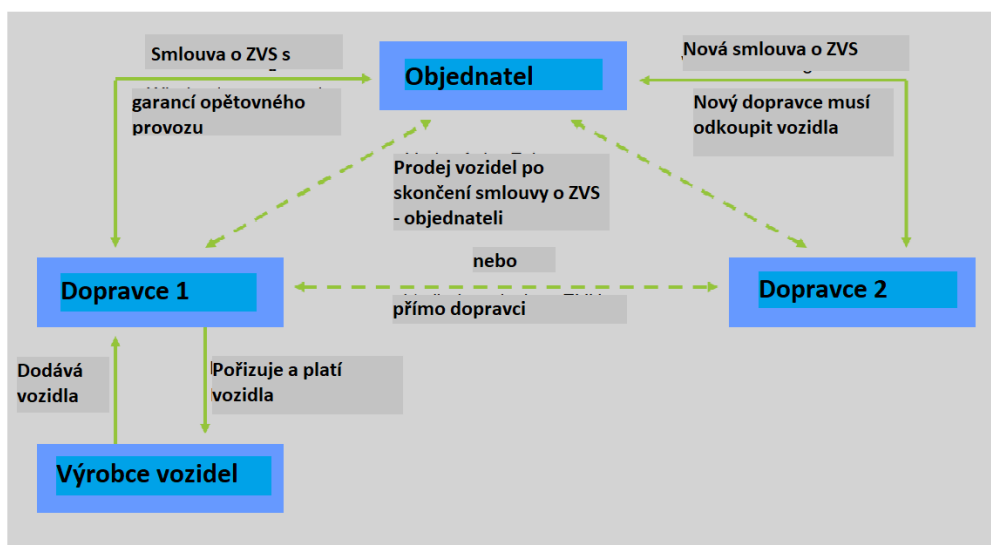
Další možností může být stanovit v původní smlouvě o veřejných službách, že výslednou cenu určí znalecký posudek, vypracovaný buď na náklady objednatele, nebo jednoho z dotčených dopravců. Z toho důvodu je vhodné ve smlouvě o veřejných službách předem stanovit podmínky, za nichž je dopravce oprávněn vozidla v průběhu provozu dále zhodnocovat, aby následná účetní nebo ekonomická hodnota ŽKV nebyla příliš vysoká na to, že by se jednalo o vozidla použitá a řadu let provozovaná. Ve všech případech je potřeba v původní smlouvě o veřejných službách pamatovat i na problematiku odkupu náhradních dílů, zejména pokud budou zajištěny formou harmonogramu náhrady opotřebovaných dílů díly novými nebo dříve opravenými či renovovanými, tedy tzv. výměnném systému.

Vhodné je stanovit ve smlouvě o veřejných službách, že zhodnocení majetku je dopravce oprávněn realizovat jen s předchozím svolením objednatele a mělo by se tak dít pouze v odůvodněné míře. Pouze pokud objednatel ve smlouvě o veřejných službách ustanoví, že v případě nutných modernizačních

zásahů, vyplývajících z nově vzniklých požadavků právních předpisů nebo provozovatele drážní infrastruktury, je dopravce oprávněn nezbytné úpravy vozidla provést, není následně souhlas objednatele nutný.

Variantou výše uvedeného postupu je možnost, že by dopravce odprodal po skončení smlouvy o veřejných službách použitá ŽKV přímo objednateli, který by následně zajistil jejich poskytnutí jinému dopravci na stejných nebo obdobných výkonech. Tento model sice výrazně snižuje právní rizika, neboť v tomto případě není nutno z pozice objednatele vstupovat do smluvních vztahů dopravců, tedy z jeho pohledu třetích stran, na druhou stranu je takové řešení náročné na finanční a personální kapacity objednatele, neboť ten se na určitou, byť časově omezenou dobu stává vlastníkem železničních vozidel se vším, co k tomu náleží. V některých případech to může nerážet i na pravomoci objednatele, který například nemusí být oprávněn z hlediska své působnosti vlastnit vozidla, v takovém případě se tato cesta uzavírá.

System garance převodu vozidel názorně ukazuje následující obrázek.



Jak z uvedeného vyplývá, má garance převodu vozidel radu výhod, k nimž patří zejména příležitost dosáhnout na nižší nabídkové ceny při realizaci nabídkových řízení na dopravce v závazku veřejné služby. To vyplývá z toho, že objednatel přejímá značnou část rizik ve vztahu k uplatnění nově pořízených ŽKV, neboť dopravce nemusí mít obavy o uplatnění těchto vozidel po celou dobu jejich ekonomické životnosti.

Uvedený model skýtá ale i určitá rizika. Tím základním rizikem patří složitá právní situace, neboť je vždy nutné počítat s rizikem insolvence smluvního dopravce. V takovém případě by použitá vozidla patřila do konkursní podstaty a objednatel by následně na jejich další osud a využití neměl vliv. Proto je z hlediska objednatele žádoucí požadovat ve smlouvě o veřejných službách například ručení dopravce za zdárné plnění smlouvy o závazku veřejné služby těmito vozidly. Z toho důvodu je v západní části Evropy používána i výše uvedená varianta, počítající s odkupem ŽKV objednatelům po skončení platnosti smlouvy s dopravcem, neboť v rámci tohoto vztahu se se mnohem snáze zajistí právní vztah objednatele k těmto vozidlům, jakkoliv tato varianta v podmínkách České republiky může být obtížná. Velmi obtížným způsobem se rovněž řeší situace, kdy je vozidlo předčasně vyřazeno z provozu například v důsledku těžké nehody. S ohledem na náhodnost takové situace s ní není možno počítat předem, nicméně objednatel by měl již při sjednávání první smlouvy o veřejných službách, v jejímž rámci budou nová ŽKV provozována, mít promyšlený postup, jakým způsobem budou nahrazena v provozu předčasně vyřazená vozidla a jaký tato skutečnost bude mít dopad na „výstup“ vozidel ze smlouvy ve vztahu k novému provozovateli vozidel. V zásadě může být smluvně stanovena například

- povinnost dopravce předčasně vyřazená vozidla v předem stanovené lhůtě nahradit, přičemž nejvhodnější alternativou je v takovém případě požadavek na kvalitativně obdobná náhradní vozidla; z pohledu zajištění dostatečné kvality přepravy pro cestující poměrně rizikové, ale pro

objednatel levnější, je stanovení nižších kvalitativních požadavků, dopravce si totiž riziko náhrady vozidel zakalkuluje do svého finančního modelu;

- v případě vlastnictví ŽKV objednatel nebo specializovaným subjektem (např. leasingovou společností) může zajistit náhradní vozidlo i výrobce vozidel, pokud s ním má objednatel uzavřenu smlouvu o full-servisu, v takovém případě ale musí být taková podmínka sjednána již ve smlouvě, již se výrobce k full-servisu zavazuje.

Obdobný problém může nastat v případě, kdy dojde v příslušném provozním konceptu k výraznému výkyvu poptávky po přepravě, takže vyvstane potřeba nahradit dosud provozovaná ŽKV vozidla kapacitnějšími nebo výkonnějšími. Garance převodu vozidel totiž vede k určitému dlouhodobému zafixování nabídky přepravy a každý objednatel by proto před uzavřením první smlouvy o veřejných službách pečlivě uvážil, jaké modalitativní v provozu můžou, minimálně teoreticky, nastat v průběhu následujících 30 let od pořízení ŽKV. Specifickým rizikem je situace, kdy se garance převodu vozidel na trhu rozšíří. V takovém případě budou totiž problematicky uplatnitelná vozidla, pořízená bez této garance a objednatelé mohou být fakticky přinuceni tuto garanci poskytovat, v opačném případě jim budou dopravci ŽKV poskytovat výrazně draž, než je jejich ekonomická hodnota, jak je popsáno výše. V EU k tomuto stavu již fakticky došlo např. v Německu nebo Itálii, kde objednatelé prakticky ve všech dlouhodobějších smlouvách o veřejných službách garanci převodu vozidel mají a jsou k tomu trhem fakticky donuceni.

4.2 Převody vozidel v případě jiného vlastníka ŽKV než je dopravce

Z výše uvedeného je zřejmé, že v řadě případů může být pro objednatel výhodnější zajistit potřebná ŽKV pro jím objednávané výkony jiným způsobem, než formou vlastnictví vozidel přímo dopravcem. Do budoucna lze v každém případě čekat, že různé alternativní formy vlastnictví ŽKV budou v celkovém součtu na trhu služeb osobní železniční dopravy v závazku veřejné služby převažovat, i když vlastnictví ŽKV dopravci z řady důvodů jistě nikdy nezanikne.

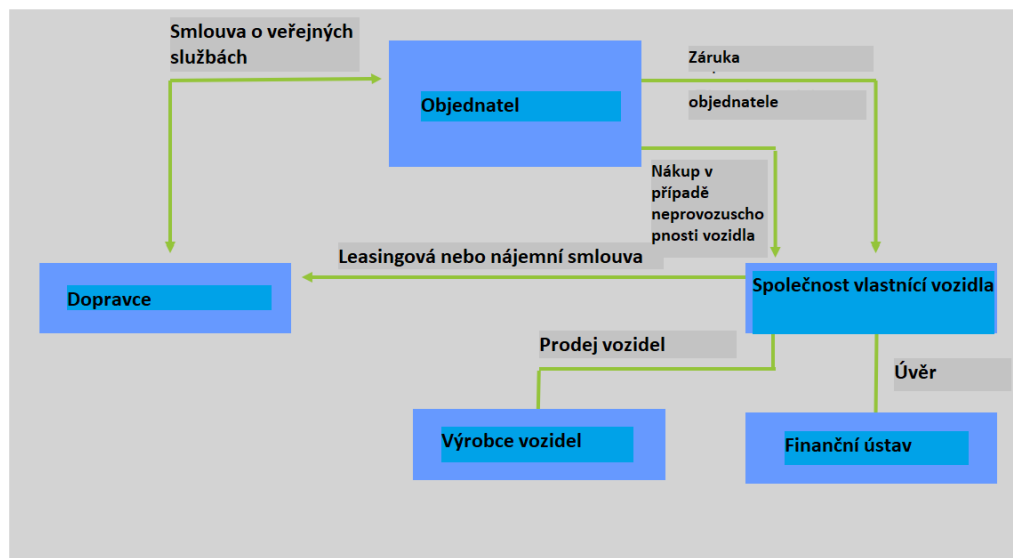
Za poslední čtvrt století otevírání trhu osobní železniční dopravy v zemích EU vznikla řada alternativních modelů, kdy vlastníkem je buď objednatel, půjčovna ŽKV (ať už vlastněná veřejným sektorem nebo komerční) nebo leasingová společnost. Ve všech těchto případech bude rovněž docházet k převodům vozidel po skončení platnosti smluv o veřejných službách.

Nejjednodušší je situace v případě, kdy je vlastníkem přímo objednatel. Situace je v takovém případě analogická k situaci, že vlastníkem ŽKV je dopravce, který po skončení platnosti smlouvy o veřejných službách vozidla prodává objednateli. V případě, že je vlastníkem ŽKV přímo objednatel, je z právního pohledu podstatně jednodušší kontrola vozidel v průběhu plnění smlouvy a jejich příprava na vlastní „převod“, protože dopravce nevykonává k těmto vozidlům vlastnická práva a „převodem“ provozování dopravních výkonů vlastnická práva zůstávají u objednatel.

U nás dosud téměř neexistující situací, která je ale v západních státech EU široce rozšířená, je vlastnictví ŽKV leasingovou společností. Lze přitom očekávat, že z důvodu vysoké potřeby obnovy parku ŽKV v ČR a z toho vyplývající finanční náročnosti se tento model vlastnictví ŽKV prosadí i v českých poměrech. V takovém případě je jak objednatel, tak i smluvní dopravce zbaven rizika životního cyklu ŽKV, protože vlastníkem vozidel je leasingová společnost resp. půjčovna vozidel. Dopravce si pronajme vozidla, dostupná na trhu na dobu plnění smlouvy o veřejných službách, objednatel nemusí způsob pořízení vozidel vůbec řešit. Rizika nese příslušná poskytující společnost, která zase na druhou stranu může využívat úspory z rozsahu, pokud se na tyto služby specializuje ve velkém, což může výrazně snížit cenovou dostupnost nově vyrobených vozidel. Z hlediska objednatel je ale vhodné zohlednit různá provozní rizika, např. případ, kdy je vozidlo po nehodě dlouhodobě nebo i trvale mimo provoz, případně možnost insolvence dopravce. Z toho důvodu je zejména v Německu velmi rozšířený u nás dosud v praxi neznámý instrument kapitálové garance (v originále Kapitaldienst-Garantie), který ale kromě výše uvedených výhod skýtá i řadu rizik. Zejména z důvodu velmi různorodých a komplexních právních vztahů vyžaduje precizní právní soustavu mnoha různých smluv a neřeší insolvenční společnost, poskytující ŽKV. Vzhledem k tomu, že se jedná o vhodný doplňkový nástroj pro případ, kdy je poskytovatelem ŽKV specializovaná, např. leasingová, společnost, je možné očekávat, že se u

nás s postupujícím otevíráním trhu a s tím souvisejícím získáváním zkušeností objednatelů tento model rovněž do určité míry rozšíří.

Principy kapitálové garance znázorňuje následující obrázek.



V různých evropských zemích vedle výše uvedených instrumentů existují ještě jiné nástroje, jakými mohou objednatelé veřejné dopravy zajistit obnovu vozidlového parku ŽKV za ekonomicky výhodných podmínek, které mají dosud spíše experimentální charakter. Za zmínku stojí např. forma pořízení a vlastnictví ŽKV subjektem, který je zřízen jedním nebo několika objednateli, případně i za účasti jiných veřejných subjektů. Takový subjekt pak přebírá všechna práva a povinnosti, související s vozidlovým parkem, samotný objednatel pak pouze uzavírá smlouvy o veřejných službách s dopravci. V Německu je takový model použit zejména v Severním Porýní-Vestfálsku (odtud se používá označení VRR model podle tamního integrovaného systému), ve Švédsku založili krajsí objednatelé regionální železniční dopravy společnou organizaci Transitio, fungující na obdobném principu. I když nelze v dohledné době čekat rozšíření tohoto modelu v podmínkách ČR, kde je uzavírání smluv o veřejných službách na základě nabídkových řízení dosud v samém počátku, stojí za zmínku z toho důvodu, že problematika převodu vozidel v takovém případě přechází z objednatele na speciální subjekt, pro něž jsou otázky provozování ŽKV základním předmětem činnosti. Ve vzdálenější budoucnosti je tak možné, že objednatelé železniční dopravy přistoupí ke zřízení obdobného subjektu i u nás a to zejména v případě, kdy regionální železniční dopravu budou i nadále objednávat rozsahem i personální kapacitou menší kraje.

4.3 Praktické problémy převodu

Všechny výše uvedené způsoby pořízení, provozování a následného převodu vozidel mají několik společných rizikových aspektů, které vyplývají z prosté skutečnosti, že při převodu ŽKV dochází ke změně dispozičního (případně i vlastnického) práva k vozidlovému parku.

Tím základním problémem je zajištění optimálního technického stavu předávaných vozidel v okamžiku skončení účinnosti jedné smlouvy o veřejných službách a počátku platnosti smlouvy následné. Proces uzavírání těchto smluv je totiž zejména v případě nabídkového řízení velmi dlouhý a z řady zejména právních důvodů, je potřebné, aby byl ukončen delší dobu před koncem platnosti původní smlouvy. To znamená, že původní dopravce ví již delší dobu před koncem platnosti původní smlouvy, že bude nucen stávající park ŽKV předat novému dopravci, což může vést k rozhodnutí tohoto dopravce výrazně omezit údržbu předmětných vozidel. V mnoha případech může dojít i k situaci, kdy se původní dopravce z důvodu vlastní obchodní strategie rozhodne již v předstihu se o provoz na předmětném souboru výkonů dále neucházet, což může znamenat omezení rozsahu údržby ještě mnohem delší dobu před koncem platnosti původní smlouvy o veřejných službách. V důsledku pak hrozí riziko, že nový dopravce získá vozidla, jejichž technický stav neodpovídá jejich stáří, popřípadě i rozsahu realizovaných výkonů. V zájmu zamezení takového rizika by měl objednatel od počátku uvažovat s intenzivní kontrolou stavu

příslušného parku ŽKV, např. formou pravidelné kontroly nezávislymi odborníky, průběžnou kontrolou vlastními zaměstnanci a podobně. Důležité je vyhotovit nezávislý posudek stavu vozidel před jejich předáním novému dopravci, který ale může pouze ukázat rozsah nedostatků v technickém stavu těchto vozidel a vyvolat tak právní spor mezi objednatelem a oběma dopravci ohledně nákladů na odstranění nedostatků.

Spolehlivým způsobem, jak těmto problémům zabránit, je pořizovat nová ŽKV již s povinností jejich výrobce zajistit jejich údržbu vlastními silami po celou dobu ekonomické životnosti těchto vozidel. Samotný dopravce tak do procesu údržby nevstupuje a případná změna dopravce proto nemá na procesy, týkající se oprav a údržby ŽKV, žádný vliv. Jinou možností, jak sejmout z objednatele nutnost zajistit pravidelný a spolehlivý dozor nad provozem zasmulvněného parku ŽKV je delegování této činnosti na jiný subjekt, např. na leasingovou společnost nebo na specializovaný subjekt (ať už veřejný nebo komerční), zabývající se managementem provozu ŽKV. V takovém případě se ale rozsah a charakter této kontroly nemění, pouze přechází na subjekt, nabízející pro soustavnou činnost tohoto typu vhodnější podmínky, než vlastní objednatel, jímž je dost často správní orgán (kraj, Ministerstvo dopravy).

Dalším úzce souvisejícím problémem může být nedostatečná provozuschopnost některých vozidel v okamžiku jejich předání, například z důvodu nehody nebo závažné poruchy. Zejména objednatel potřebuje zajistit již od počátku řádnou evidenci všech vozidel, provozovaných na daném provozním souboru, a to jak vozidel, pořízených k zahájení provozu jako nová, tak i těch, která nahradí v průběhu platnosti smlouvy o veřejných službách vozidla, která již z nejrůznějších důvodů nebudou schopná provozu. Kromě toho může ulehčit situaci při převodu vozidel, pokud již při uzavírání smlouvy o veřejných službách objednatel s dopravcem vyřešil další osud náhradních vozidel, která budou ve vlastnictví dopravce. Možností na straně objednatele, samozřejmě za předpokladu souhlasu dopravce, je též varianta, že převodu budou podléhat všechna vozidla, provozovaná na předemných výkonech, bez výjimky.

Kromě vlastního převodu ŽKV je velmi často nutno řešit i převod jejich údržbové a provozní základny, což znamená zejména depa, dílny, odstavné plochy a obdobné nemovitosti. Pokud tento majetek bude v majetku původního dopravce, hrozí v praxi velké riziko, že tato základna nebude předána novému dopravci (ať už formou prodeje, pronájmu nebo jiným vhodným způsobem), a nový dopravce tak bude muset zajistit potřebné provozní zázemí jiným způsobem. To znamená v první řadě neefektivní finanční zátěž pro objednatele, protože příslušné náklady vstupují do výpočtu kompenzace a objednatel tak může být konfrontován se situací, že bude financovat tyto náklady i více než dvakrát v průběhu životního cyklu příslušného parku ŽKV. Této situaci lze zamezit institucionálními opatřeními komplexního charakteru, která zajistí přístup k takovým zařízením pro všechny dopravce. Na úrovni objednatele existují rovněž určité možnosti, jak tuto situaci řešit, pokud k tomu objednatel má příslušná oprávnění, personální a odborné zázemí. Provozní zázemí tak může například zabezpečovat servisní organizace, specializovaná společnost, vlastníci vozidla namísto dopravce, případně výrobce vozidel.

Velmi závažný problém může zejména pro nového dopravce představovat nedostatečně řešená otázka dispozice k dokumentaci použitých ŽKV a jejich provozní konfigurace, zejména pokud by vyvstala nutnost společného provozu s vlastními vozidly nového dopravce. Výrobní dokumentace k vozidlům je totiž obvykle vlastnictvím výrobce, a pokud výrobce neposkytne příslušná uživatelská práva k této dokumentaci novému dopravci, může být velmi obtížné, případně až nemožné, tato vozidla dále provozovat. Vzhledem k tomu, že různí dopravci mají smluvní vztahy s různými výrobci, obávají se často výrobci ŽKV úniku technických dat konkurenčním výrobcům, což hrozí zejména tehdy, když si opravy a údržbu zajišťuje dopravce vlastními silami. Z toho důvodu se jeví žádoucím, aby otázka dispozičních práv k dokumentaci nově pořizovaných ŽKV byla řešena už ve smlouvě mezi výrobcem a vlastníkem ŽKV. Alternativním řešením je opět spojit pořízení ŽKV se závazkem údržby vozidel přímo jejich výrobcem po celou dobu ekonomické životnosti: v takovém případě totiž unik obchodního tajemství nehrozí a otázka dispozičních práv dopravců k vozidlům tak výrazně ztrácí na důležitosti.

V této souvislosti je vhodné doplnit, že unijní právo a v důsledku toho i český zákon č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů, stanoví určité povinnosti vztahující se na zadavatele vymezené v tomto zákoně. Zadavatelem mohou být i někteří dopravci provozující veřejné služby v přepravě cestujících. Tyto subjekty pak při zadávání zakázek (např. právě směřujících k nákupu

vozidel) musí postupovat podle pravidel stanovených tímto zákonem, což v praxi zpravidla obnáší nutnost obnovu vozidlového parku ŽKV řešit formou zadání veřejné zakázky, přezkoumatelné podle zákonných pravidel.

Oproti tomu výrazný zásah do provozu nově pořízených vozidel představuje situace, kdy byla ŽKV získána prostřednictvím dotačního titulu. Podmínky pro poskytnutí dotace totiž zpravidla stanovují určitou dobu udržitelnosti projektu, která je sice ve standardním případě dotace z Fondů EU pouhých 5 let, nicméně s ohledem na životnost ŽKV a pravidla pro poskytnutí veřejné podpory se stává pravidlem, že provozovatel takto pořízených vozidel má vůči poskytovateli dotace určité povinnosti po dobu podstatně delší, zpravidla 30 let. Základní podmínkou bývá, že z dotace pořízená ŽKV musí být provozována po celou tuto dobu výhradně v závazku veřejné služby, což s ohledem na to, že tato lhůta dalece překračuje maximální možnou délku platnosti smlouvy o veřejných službách, znamená, že chceli se objednatel vyvarovat finančních důsledků, plynoucích z nedodržení dotačních podmínek, má jedinou bezpečnou cestu, a sice garantovat převod vozidel po skončení již uzavřené smlouvy o veřejných službách. Tímto způsobem objednatel zajistí, že vozidla budou po celou požadovanou dobu provozována na předem určených výkonech, podmínky převodu ale musí oproti standardní situaci zohlednit i konkrétní dotační podmínky. Lze ale očekávat, že s ohledem na pokračující liberalizaci trhu osobní železniční dopravy a zároveň vysokou pořizovací cenu ŽKV bude nově pořízených vozidel s využitím dotačního titulu spíše ubývat ve prospěch standardního způsobu financování obnovy ŽKV prostřednictvím kompenzací za výkony v rámci smluv o veřejných službách.

5. Praktické příklady řešení ve smlouvách o veřejných službách

Vzhledem k tomu, že v ČR dosud nebylo žádné nabídkové řízení s využitím nových ŽKV realizováno, setkali jsme se v našem prostředí s nutností prakticky řešit převody mezi dopravci po skončení platnosti smlouvy o veřejných službách pouze v souvislosti s vozidly, podpořenými prostředky EU v rámci Operačního programu Doprava 2014 – 2020 (dále jen „OPD“). Dotační podmínky OPD, přesněji řečeno příslušného programu ev. č. 127 65 „Pořízení a modernizace železničních kolejových vozidel“ totiž umožňovaly pořízení nových ŽKV pouze pro konkrétní provozní koncept, který bude pokud možno platný po celou dobu ekonomického životnosti daných vozidel. Vzhledem k tomu, že od prosince 2023 nebude, až na vybrané a přesně definované podmínky, uzavírat smlouvy o veřejných službách přímým zadáním, je nutnost řešit převod vozidel a priori dána.

První smlouva o veřejných službách, kde byla kvůli uvedené podmínce, garance převodu vozidel řešena, byla Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou dráží osobní dopravou k zajištění dopravní obslužnosti vlaky celostátní dopravy na lince R13 Brno – Břeclav - Olomouc s účinností od prosince 2015. Pořízení a následný provoz ŽKV řeší článek 19 této smlouvy, konkrétně v odstavci 7 je uveden následující text: *„Nejpozději k okamžiku ukončení Smlouvy je Dopravce povinen bezúplatně převést vlastnictví Určených vozidel osobě určené Objednatel. Na převáděných Určených vozidlech nebudou váznout práva třetích osob či jiná zatížení a právní vady. Dopravce se zavazuje, že v případě, že nezávislý znalec na základě posouzení podle odstavce 6 zjistí, že Dopravce porušil povinnost opravy a údržby Určených vozidel podle odstavce 5, uhradí novému vlastníkovi Určených vozidel částku, kterou bude třeba vynaložit na mimořádnou nezbytnou údržbu a opravy tak, aby byla Určená vozidla uvedena do stavu, v jakém by byla, kdyby byla po celou dobu plnění Smlouvy řádně udržována v souladu s udržovacími cykly stanovenými výrobcem.“* V dalších odstavcích se regulují možnosti kontroly údržby vozidel ze strany objednatele, otázka modernizace vozidel původním dopravcem a další otázky, spojené více či méně s převodem vozidel. K praktickému uplatnění těchto smluvních ustanovení ovšem dojde teprve v roce 2025, samozřejmě za předpokladu, že pro provoz na základě nabídkového řízení nebude vybrán také po roce 2025 stávající dopravce.

Obdobným způsobem je řešena problematika převodu vozidel ve smlouvách, které uzavírají kraje s dopravci, provozujícími vozidla, pořízená z dotace, poskytnuté prostřednictvím OPD. Smluvní ustanovení v těchto případech ale upravují problematiku převodu vozidel výrazně méně komplexně a fakticky se omezují pouze na povinnost dopravce použítá vozidla odprodat vítězi nabídkového řízení. Na tomto místě je možno zmínit např. Smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné dráží osobní dopravě na tratích č. 190 Plzeň – České Budějovice a č. 170 Plzeň – Cheb na částech

těchto tratí v územní působnosti Plzeňského kraje, kde se v odstavci 8.11 uvádí následující text: „Dopravce se zavazuje, že při zániku této Smlouvy prodá a převede Objednatelům určenému dopravci vozidla kategorie A za jejich zůstatkovou cenu. Zůstatková cena zohlední pořizovací cenu zvýšenou o případné dovybavení vozidla a sníženou o výši přidělených dotací a o již zaúčtované odpisy k datu konce Doby plnění (...)“

Jak v případě linky R13, kde je objednatel státem, tak ve všech relevantních případech, kdy je objednatel kraj, se ale jedná o vozidla, vlastněná dopravcem, kterým je ve všech případech společnost České dráhy, a.s. Z tohoto pohledu bude zajímavá smluvní úprava převodu vozidel v případě početné flotily nových ŽKV, rovněž pořízených z uvedeného dotačního programu OPD, jejichž vlastníkem bude Jihomoravský kraj a smluvní vztah tak nebude pouze dvoustranný, ale trojstranný, z právního pohledu tedy komplikovanější. Ve všech těchto případech se přitom jedná o značně specifický případ, kdy byla ŽKV pořízena s velmi vysokým podílem dotačních prostředků, jejichž výše dosahovala až 85% pořizovací ceny vozidel. Tato skutečnost je nevýhodná v případě, že vlastník vozidel používá odpisy k získání zdrojů na náhradu těchto vozidel po skončení jejich ekonomické životnosti. Vlastník totiž v takovém případě odepisuje pouze velmi malou část jejich pořizovací ceny, což může po uplynutí doby životnosti těchto vozidel vést k obtížné náhradě těchto vozidel novými.

Jako příklad smlouvy s určitou garancí převodu vozidel jiného vlastníka, než dominantní společnost České dráhy, a.s. je Smlouva o veřejných službách ve veřejné drážní osobní dopravě a o úhradě prokazatelné ztráty Dopravce (rozšíření závazku veřejné služby na trati 070 v úseku Praha-Masarykovo nádraží – Praha-Čakovice - linky S 34 na období 1. 1. 2019 do 31. 12. 2028), kterou uzavřelo hlavní město Praha s dopravcem KŽC Doprava s.r.o. V této smlouvě je otázka převodu vozidel regulována v článku XI Povinnosti objednatel, konkrétně v odstavci 5. V zásadě lze říci, že smluvní ustanovení pouze poskytuje dopravci možnost provozovaná vozidla prodat novému dopravci, nejedná se však o přímo vymahatelnou povinnost.

Podstatně obsáhleji je problematika převodu vozidel řešena v návrhu Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících k zajištění dopravní obslužnosti hl. m. Prahy veřejnou drážní osobní dopravou na linkách S49 a S61 s plánovanou účinností od prosince 2024 do data celostátní změny jízdních řádů v prosinci 2039. V této smlouvě je otázka převodu vozidel regulována poměrně podrobně v článku 14 Odsouhlasení vozidel, určených k plnění smlouvy objednatel a odkup vozidel určených k plnění veřejných služeb. Odkup vozidel je však v odstavci 6 definován až jako poslední možnost, pokud po skončení platnosti smlouvy „Vozidla nemohou být Dopravcem využita pro zabezpečování jiných veřejných služeb“. Objednatel je přitom povinen začít tuto otázku s dopravcem řešit již 38 měsíců před řádným koncem platnosti smlouvy o veřejných službách, v případě, že dopravce bude tuto eventualitu požadovat, je povinen „poskytnout Objednateli přesný seznam Vozidel, na něž se má povinnost vztahovat, včetně data jejich pořízení, podmínek jejich financování a doby jejich amortizace“. Podle odstavce 9 potom bude kupní cena ŽKV stanovena podle „očekávané tržní hodnoty v době převzetí, která se stanoví znaleckým posudkem, vypracovaným na pokyn Objednatel“. K těmto a dalším smluvním ustanovením je součástí smlouvy příloha 21 Minimální rozsah dokumentace pro odprodej vozidel, stanovující poměrně přesným způsobem dokumenty, které je původní vlastník vozidel předat novému nabyvateli předmětných ŽKV.

Poměrně podrobně je řešena otázka převodu vozidel v návrhu smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou k zajištění dopravní obslužnosti vlaky celostátní dopravy na lince R9 Praha – Havlíčkův Brod – Jihlava/Brno, která bude uzavřena na základě nabídkového řízení jako jedna z prvních v české osobní železniční dopravě vůbec. V článku 20 této smlouvy je podrobně regulována garance převodu vozidel a to včetně různých aspektů péče o ŽKV v průběhu plnění této smlouvy. Kromě toho je dopravce povinen odepisovat vozidla po dobu 30 let.

Nejnovějším příkladem převodu vozidel v našem prostředí bylo v době zpracování této metodiky zadávací řízení na výběr dopravce pro zajištění dopravní obslužnosti veřejnou drážní osobní dopravou na lince S6 Ostrava hlavní nádraží – Frýdek-Místek – Frenštát pod Radhoštěm město na trati 323 Ostrava – Valašské Meziříčí, kde byla povinnost převodu vozidel stanovena již v základních zadávacích podmínkách, v nichž jsou zájemci odkazováni na článek 16 Převod koleje vozidel z dotačních prostředků a jejich provoz, předávací proces návrhu smlouvy o veřejných službách. V tomto článku je

zejména zakotvena povinnost nového dopravce odkoupit ŽKV od jejich stávajícího vlastníka, jímž jsou České dráhy, a.s., za předem daných podmínek. Ty se příliš neliší od výše popsaných smluvních ustanovení smlouvy o veřejných službách, uzavřené mezi hl. m. Prahou a dopravcem KŽC Doprava s.r.o., jsou však podstatně detailněji popsány. Specifikum tohoto návrhu smlouvy je ale skutečnost, že řeší nejen pozdější předání vozidel následujícímu provozovateli obdobných výkonů, ale zároveň bude vybraný uchazeč sám povinen přebrat ŽKV od původního vlastníka, přičemž tento proces zajistí objednatel, zejména tím, že stávajícího vlastníka ve lhůtě 6 měsíců před začátkem platnosti předmětné smlouvy k předání stávajícího vlastníka sám vyzve. Situace je o to komplikovanější, že předávaná ŽKV jsou netrakční jednotky, přičemž trakci si zajistí smluvní dopravce vlastními silami. Účinnost této smlouvy o veřejných službách by měla nicméně začít až v prosinci 2023, proto bude teprve v průběhu roku 2023 možné posoudit, zda jsou v této smlouvě uvedená ustanovení dostatečná k zajištění bezproblémového převodu vozidel, samozřejmě pouze v případě, že takový převod ŽKV bude vůbec nutný.

Zcela odlišná situace panuje v některých jiných evropských zemích, i když vždy záleží na rozsahu zkušeností s liberalizovaným trhem osobní železniční dopravy v příslušné zemi. Zejména v Německu a ve Švédsku, kde se vypisují nabídková řízení na uzavření smluv o veřejných službách již od poloviny 90. let, dnes prakticky nenajdeme smlouvu, uvažující s použitím nových ŽKV, která by podrobně neřešila nejen garanci převodu vozidel, ale i způsob financování těchto ŽKV a podrobně neupravovala vztah objednatele k dopravci ohledně údržby a provozu těchto ŽKV. Na druhou stranu se ale v případě Německa rozšířila praxe, že příslušné dokumenty, řešící jako příloha smluv o veřejných službách převody vozidel po skončení těchto smluv, jsou oproti našim zvyklostem velmi komplexní a řeší nejen předmětnou otázku, ale i způsob financování těchto vozidel a v řadě případů i problematiku zacházení s řešenými vozidly v průběhu jejich životního cyklu.

Jako příklad můžeme uvést dokument, který zpracoval objednatel osobní železniční dopravy v Bavorsku, společnost Bayerische Eisenbahngesellschaft GmbH (BEG), a který tvoří standardizovanou součást všech nabídkových řízení, v nichž tento objednatel požaduje použití nových vozidel. Předně je třeba říct, že BEG prakticky ani nepočítá s tím, že by dopravce pořizoval potřebná ŽKV jiným způsobem než na leasing. Dokument přitom neřeší pouze problematiku vlastního převodu vozidel, ale řeší i poskytování finanční podpory dopravci v rámci plnění jeho smlouvy s leasingovou společností a dále způsob převodu leasingových práv a zejména plateb a dalších finančních závazků mezi oběma dopravci po skončení smlouvy o veřejných službách. Předmětný dokument je značně podrobný a do výrazné míry detailu rozepisuje povinnosti a práva jak objednatele a dopravce, ale v řadě ohledů zavazuje i leasingovou společnost, která poskytne požadovaná vozidla. V neposlední řadě je např. v materiálu definována povinnost dopravce participovat na přípravě následujícího nabídkového řízení na stejný nebo obdobný provozní koncept.

V této souvislosti lze konstatovat, že velmi podrobným způsobem je tato problematika řešena ve většině smluv o veřejných službách ve všech zemích, kde liberalizace trhu osobní železniční dopravy pokročila nejdále, tedy zejména v Německu, Nizozemí a skandinávských státech. Přitom lze konstatovat, že použití vlastních vozidel dopravce je v případě, kdy objednatel požaduje provoz výhradně nově pořízených vozidel, v těchto zemích nepříliš rozšířené, čímž nelze situaci v těchto zemích srovnávat s praxí v ČR, kde existují zkušenosti prakticky výhradně s vlastnictvím ŽKV příslušným dopravcem. Komplikaci pro detailní analýzu dosavadní praxe v uvedených zemích dále představuje skutečnost, že smlouvy o veřejných službách z důvodu detailnosti úpravy vztahů mezi dopravcem a objednatelem obsahují řadu citlivých údajů, které jsou předmětem obchodního tajemství, a proto nemohou být zveřejněné. Je proto značně obtížné jednotlivé takové smlouvy včetně jejich příloh porovnávat, když jsou pro externí zájemce obtížně dostupné.

Na druhou stranu např. v Rakousku, kde je většina výkonů v závazku veřejné služby zadána na základě přímo zadané smlouvy mezi státem vlastněným dopravcem ÖBB-Personenverkehr AG a státem pro období 2019 – 2029, není otázka převodu vozidel po skončení této smlouvy vůbec řešena.

6. Závěr – možnosti pro objednatele

Problematika převodu ŽKV po skončení smlouvy o veřejných službách novému dopravci bude z důvodu vysoké pořizovací ceny vozidel a tomu odpovídající délce jejich životnosti a doby odpisování, překračující délku trvání jedné smlouvy o veřejných službách, jedním z podstatných aspektů řady smluv o veřejných službách, uzavřených na základě nabídkového řízení, pokud v nich bude předpokládán provoz nově pořízených vozidel. Z hlediska objednatele bude tato problematika vyžadovat výrazně aktivnější vztah k smluvnímu dopravci, než tomu bývalo v minulosti, protože objednatel bude muset zajistit, aby dopravce k vozidlům přistupoval po celou dobu plnění smlouvy s péčí řádného hospodáře. Vztah dopravce k vozidlům je totiž v tomto případě podstatně volnější, než když si dopravce pořídí ŽKV se záměrem je provozovat po celou dobu jejich ekonomické životnosti, např. na výkonech, provozovaných na vlastní podnikatelské riziko.

Zkušenosti z ostatních členských států EU, které mají delší zkušenosti s liberalizací trhu osobní železniční dopravy, ukazují, že pro objednatele je z řady důvodů výhodnější, pokud je role dopravce ve smluvním vztahu jasněji vymezena. Způsobů je celá řada, typickým je například svěřit kompletní údržbu a zajištění provozuschopnosti ŽKV výrobci příslušných vozidel, což zároveň řeší i dispoziční práva k dokumentaci těchto vozidel. Objednatel kromě toho může pořizovat a vlastnit vozidla sám, případně prostřednictvím jím zřízené nebo založené organizace (není neobvyklý ani subjekt s tímto zaměřením, vlastněný více objednateli zároveň), neboť tím dojde ke zjednodušení právních vztahů při převodu vozidel. K těm totiž mají dopravci v takovém případě pouze dispoziční právo, ale nikoliv právo vlastnické. Objednatel také může v nabídkovém řízení umožnit provoz vozidel vlastněných leasingovou společností nebo specializovanou „půjčovnou vozidel“ („lokpool“), v takovém případě totiž péče o ŽKV nesou zejména jejich vlastníci, zatímco objednatel se může plně soustředit na svou primární úlohu, tedy na přípravu a uzavírání smluv o veřejných službách včetně následné kontroly jejich plnění.

Závěrem je nutno konstatovat, že předkládaná metodika postihuje pouze jeden dílčí aspekt, který je při skončení platnosti jedné smlouvy o veřejných službách a zahájení účinnosti smlouvy nové nutné řešit. Lze očekávat, že s postupující liberalizací trhu osobní železniční dopravy v ČR tyto otázky budou důležité a bude nutné je komplexním způsobem řešit, protože v liberalizovaném železničním prostředí je právě přechod mezi jednotlivými smlouvami o veřejných službách stěžejním okamžikem, rozhodujícím o kvalitě poskytovaných služeb a ceně, kterou bude objednatel nucen za tyto služby zaplatit.